Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

29 665 Evaluatie Schipholbeleid

Nr. 232 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2016

De Schiphol Group stelt jaarlijks een gebruiksprognose op voor het nieuwe gebruiksjaar van de luchthaven Schiphol. Over elke gebruiksprognose wordt in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd. Daarnaast stelt de Omgevingsraad Schiphol (ORS) een advies op over de gebruiksprognose.
Na afloop van elk gebruiksjaar wordt de gebruiksprognose van dat gebruiksjaar geëvalueerd, waarbij onder meer de werkelijk opgetreden geluidbelasting wordt vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose.

Met deze brief bied ik u aan de Schiphol Gebruiksprognose 2017, de daarbij horende contra-expertise en ORS-advies en de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2015[1]. In de hierna volgende paragrafen geef ik een korte toelichting op de afzonderlijke documenten.

1. Schiphol Gebruiksprognose 2017

In de Schiphol Gebruiksprognose 2017 wordt aangegeven wat het verwachte gebruik van de luchthaven Schiphol is in het gebruiksjaar 2017. Dat gebruiksjaar loopt van 1 november 2016 tot en met 31 oktober 2017. Ook wordt in de gebruiksprognose aangegeven wat dit gebruik betekent voor de geluidbelasting van de omgeving, externe veiligheid en emissies.

In de Gebruiksprognose 2017 wordt ervan uitgegaan dat de operatie van de luchthaven wordt uitgevoerd conform de regels en normen van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol (NNHS), dat op 8 oktober 2013 aan uw Kamer is aangeboden (Kamerstuk 29 665, nr. 190, met aanvulling van 10 maart 2015, Kamerstuk 29 665, nr. 212).

Enkele belangrijke onderdelen van de gebruiksprognose zijn:

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-29665-232
ISSN 0921 - 7371
'S-Gravenhage 2016

- In gebruiksjaar 2017 worden in totaal 492.100 vliegtuigbewegingen verwacht. Dit is zo'n 3,5% meer dan het aantal vliegtuigbewegingen dat naar verwachting in gebruiksjaar 2016 wordt bereikt.
- Van de totaal 492.100 vliegtuigbewegingen worden er 31.600 in de nacht verwacht.
- In de gebruiksprognose wordt aangetoond dat de geluidbelasting bij het verwachte gebruik van Schiphol in gebruiksjaar 2017 past binnen de criteria voor gelijkwaardige bescherming (normen voor de maximum aantallen geluidbelaste woningen, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden).
- Ook wordt aangetoond dat naar verwachting aan de van toepassing zijnde normen voor externe veiligheid en emissies wordt voldaan.

2. Contra-expertise van de Schiphol Gebruiksprognose 2017

Advanced Decision Systems Airinfra BV (ADECS) heeft in mijn opdracht een contra-expertise uitgevoerd op de berekeningen in de Schiphol Gebruiksprognose 2017. De contra-expertise heeft tot doel om na te gaan of de berekeningen in de gebruiksprognose, waaruit blijkt of binnen gelijkwaardigheid wordt gebleven en de regels van het nieuwe normen- en handhavingstelsel Schiphol correct worden toegepast, op een juiste wijze zijn uitgevoerd.

De contra-expertise geeft aan dat er in de Gebruiksprognose 2017 geen fouten zijn geconstateerd, dat met de gebruiksprognose aan de geldende gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan en dat Schiphol waar mogelijk de aanbevelingen uit de contra-expertise voor de Gebruiksprognose 2016 en de ervaringen uit het gebruiksjaar 2015 heeft opgevolgd.
Tevens zijn in de contra-expertise aanbevelingen opgenomen. Die hebben geen consequenties voor de Gebruiksprognose 2017, maar ze dienen om de kwaliteit van een volgende gebruiksprognose verder te verbeteren.

3. Het advies van de Omgevingsraad Schiphol

De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is van mening dat in de Gebruiksprognose 2017 is voldaan aan de eisen van toereikende, transparante en inzichtelijke informatie. Ook geeft de raad aan dat de sectorpartijen zich hebben ingespannen om alle benodigde informatie te verzamelen en helder te presenteren en dat de toelichting de informatie toegankelijk maakt voor een breder publiek. Verder constateren de leden van de ORS dat in de Gebruiksprognose 2017 is aangetoond dat in het gebruiksjaar 2017 aan de gelijkwaardigheidscriteria wordt voldaan.

Aanvullend vraagt de ORS in zijn advies aandacht voor de volgende drie punten:

a. Het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht.
De ORS wijst er op dat het in de gebruiksprognose opgenomen aantal nachtvluchten van 31.600 op gespannen voet staat met de afspraak die in 2012 is gemaakt over het zogeheten alternatieve pakket voor
CDA-vluchten (glijvluchtlandingen). De zorg over het aantal nachtvluchten was vorig jaar in het ORS-advies over de Gebruiksprognose 2016 ook al opgenomen. Dat is voor mij toen aanleiding geweest om in mijn adviesaanvraag aan de Omgevingsraad Schiphol van 14 maart 2016 over de toekomstbestendigheid van het nieuwe normen- en handhavingstelsel (bijlage bij Kamerstuk 29 665, nr. 224) nadrukkelijk aan te geven dat de invulling van de afspraak over de nachtvluchten als onderwerp van bespreking tussen partijen in het College van Advies ORS moet worden geagendeerd.

Mede als gevolg van het nu voorliggende ORS-advies over de Gebruiksprognose 2017 heb ik de ORS opgeroepen om uiterlijk 1 december 2016 met een plan van aanpak te komen voor de gehele adviesaanvraag.

In dit plan van aanpak komt te staan hoe de komende tijd de elementen van de adviesaanvraag, waar de nachtvluchten onderdeel van zijn, binnen de ORS zullen worden behandeld en hoe dit zal leiden tot een advies.

Voor de besprekingen over de hinderbeperking door glijvluchtlandingen is daarbij een correcte feitenbasis van belang. Zoals ik al eerder heb aangegeven in mijn antwoord op de schriftelijke vragen van het lid Belhaj (D66) (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 3519), wil ik inzicht krijgen in geluidseffecten indien deze berekend worden conform de nieuwste inzichten. Hiertoe heb ik besloten, omdat de Commissie voor de milieueffectrapportage in een tussenadvies op het milieueffectrapport (MER) Schiphol heeft aangegeven dat de berekeningen van geluidseffecten met actuelere rekenvoorschriften kunnen worden berekend. De resultaten van de nieuwe berekeningen op basis van het nieuwe Europees rekenvoorschrift (Doc29) kunnen worden betrokken bij de besprekingen over de nachtvluchten.

Mocht er geen overeenstemming komen tussen de partijen, dan zal ik mijn standpunt bepalen zonder ORS-advies.

b. De cap van 500.000 vliegtuigbewegingen en selectiviteit.

Uit de Gebruiksprognose 2017 blijkt dat het aantal vliegtuigbewegingen sneller groeit dan eerder werd aangenomen en dat het plafond van 500.000 vliegtuigbewegingen snel nadert. Om die reden heeft Schiphol besloten niet meer dan 500.000 slots uit te geven voor het gebruiksjaar 2017. Hiermee wordt voorkomen dat het plafond wordt overschreden.

Schiphol heeft overigens meermaals aangegeven de afspraak te respecteren dat tot en met 2020 maximaal 500.000 vliegtuigbewegingen per jaar plaatsvinden. Dit betekent dat de komende jaren nog beperkte groei in vliegtuigbewegingen mogelijk is, en dat het aantal passagiers kan doorgroeien als gevolg van grotere vliegtuigen en hogere bezettingsgraden. Tegelijkertijd loopt Schiphol als gevolg van de snelle groei van de afgelopen jaren tegen operationele knelpunten bij de groei naar 500.000 vliegtuigbewegingen. Daarom wordt nu ingezet op tijdelijke maatregelen om de periode te overbruggen tot de oplevering van de nieuwe pier in 2019 en de nieuwe terminal in 2023. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat Schiphol klaar is voor verdere groei in de toekomst. Voor verdere groei is tenslotte operationele capaciteit nodig (zoals de terminal en gate-capaciteit).

Enkele partijen in de ORS vragen om een uitwerking van de regelgeving en het handhavingskader voor de volumeplafonds in combinatie met het selectiviteitsinstrumentarium, zodat die ingezet kunnen gaan worden nu Schiphol het punt van 90% van de capaciteitsgrens is gepasseerd.

De cap van 500.000 kan pas worden gehandhaafd als het gewijzigde Luchthavenverkeerbesluit (LVB) Schiphol, waarin onder meer de cap is opgenomen, in werking is. Het is mijn streven om het gewijzigde LVB in 2017, tijdig voor het gebruiksjaar 2018, in werking te laten treden.

Hierbij is van belang dat de basis voor verdere besluitvorming over het LVB wordt gevormd door het milieueffectrapport (MER). Op dit moment worden er in het kader van het MER nieuwe berekeningen gemaakt op basis van het nieuwe Europees rekenvoorschrift (Doc29). Als het MER is aangevuld met de meer actuele gegevens, kan het LVB bij uw Kamer worden voorgehangen.

c. Tussenadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage inzake NADP2 en landingsprocedure.

De ORS vraagt aandacht voor dit advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hiervoor onder punt a al genoemd) en hecht er aan dat de nieuwe Europese rekensystematiek spoedig wordt geïmplementeerd en dat Schiphol in de eerste daaropvolgende Gebruiksprognose deze geactualiseerde rekensystematiek toepast. Ik heb het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht verleend om het nieuwe Europese rekenvoorschrift Doc29, dat met medewerking van het NLR is ontwikkeld, in een nieuw Nederlands model uit te werken. Het is mijn streven om het nieuwe voorschrift in 2017 in de regelgeving op te nemen, zodat Schiphol het kan gebruiken in de eerste daarop volgende gebruiksprognose.

4. Evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2015

In de evaluatie van de Schiphol Gebruiksprognose 2015 zijn werkelijk opgetreden gebruik en milieueffecten vergeleken met de verwachting in de gebruiksprognose voor het gebruiksjaar 2015.

Enkele conclusies van de evaluatie zijn:

- De 449.000 gerealiseerde vliegtuigbewegingen in 2015 zijn nagenoeg gelijk aan de verwachte 450.200 vliegtuigbewegingen in de Gebruiksprognose 2015.
- In de nachtperiode zijn 32.300 vliegtuigbewegingen uitgevoerd, dat is ruim 9% meer dan in de prognose was voorzien. Dit benadrukt het belang van een snelle discussie in ORS-verband over het aantal nachtvluchten, zoals in de vorige paragraaf is aangegeven.
- De voorspelling van het baangebruik past over het algemeen goed in de bandbreedte van het weer. Er was meer Zuidwesten wind dan gemiddeld gedurende het gebruiksjaar, waardoor de banen voor Zuidelijk baangebruik wat meer verkeer hebben afgehandeld dan in de prognose was voorzien. Het tegenovergestelde geldt voor de Noordelijk georiënteerde banen.
- Het gebruik van een nieuwe prognosemodel in de Gebruiksprognose 2015 heeft geleid tot een waarneembare verbetering in de prognose van het baangebruik.
- De gerealiseerde aantallen geluidbelaste woningen (etmaal en nacht) en ernstig gehinderden liggen binnen de bandbreedte voor variaties in weersomstandigheden. Het aantal ernstig slaapverstoorden ligt hoger dan verwacht. In de evaluatie wordt beschreven wat daar de oorzaken van zijn.
- De effecten voor emissies en de gevolgen voor externe veiligheid vallen binnen de wettelijke normen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma